

Blue Knights Québec 1



Programme de Sécurité

Préparé par
Alain Chiasson
Mai 2007

Table des matières

Introduction

Ce document se veut un outil de référence en matière de sécurité pour le club de motocyclistes des forces de l'ordre, Blue Knights chapitre Québec 1.

En cas de différents ou contradictions avec le code de sécurité routière, ce dernier aura priorité sur la façon de fonctionner.

Il ne s'agit pas de règlements mais bien d'un guide.





Règles de base

Règles de base

A : Équipements de protection

Le meilleur moyen de prévenir les blessures lors d'un accident de motocyclette est d'être muni d'équipements de protection sécuritaires et approuvés. Les motocyclistes impliqués dans un accident de la route courent un risque de blessures beaucoup plus élevé que les automobilistes. Ceux-ci ne pourront jamais être complètement à l'abri de blessures dans l'éventualité d'un accident. La bonne nouvelle est que le développement d'équipements de protection a beaucoup évolué et protège maintenant beaucoup plus que de par le passé.

L'équipement de protection sert principalement à ces trois dimensions :

- **Protéger contre les blessures;**
- **Protéger contre les éléments, comme le vent, la pluie et le soleil;**
- **Accroître la visibilité face aux autres usagers de la route à l'aide de couleurs et de matériaux réfléchissants.**

<u>Casques</u>

Clairement le plus important des équipements de protection du motocycliste, le casque sauve des vies en réduisant les blessures à la tête dans l'éventualité d'une collision.

Il est prouvé que le motocycliste ne portant pas de casque de protection aura 3 fois plus de chances de subir des blessures au niveau de la tête que celui qui porte le casque. Votre casque doit être confortable et bien ajusté afin de maximiser son efficacité.



Lors de l'achat d'un nouveau casque, il est important que celui-ci soit approuvé et que l'indication DOT (Department of Transportation) y soit inscrite. Ceci certifie que le manufacturier a reçu la certification et est conforme aux normes de sécurité fédérales du Canada et des États-Unis.

<u>Gants :</u>

Les gants doivent être de matière durable et non glissante, fait de cuir ou matériaux spéciaux avec préférablement des lanières aidant à une prise ferme des guidons et des contrôles. Les gants peuvent aussi servir à prévenir l'infiltration d'air dans les manches du motocycliste. Ils diminuent considérablement les coupures et abrasions dans l'éventualité d'une chute. Il existe une grande variété de gants pour tout genre de climat et de température.

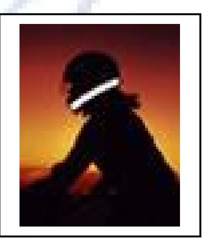


Bottes :



Le port de bottes est essentiel pour la protection des pieds, chevilles et jambes du motocycliste. Les bottes de cuir sont le meilleur choix en ce qui a trait au niveau de protection. Les souliers de course qui protègent les chevilles offrent la protection mais ne sont pas conseillés. En cas de chute, la protection du pied et de la cheville est diminuée de beaucoup.

Matériaux et vêtements réfléchissants :



La majorité des collisions entre automobilistes et motocyclistes est occasionnée par le fait que le conducteur de l'automobile n'avait pas vu le motocycliste. Afin d'assurer une plus grande visibilité face aux autres usagers de la route, les vêtements d'un motocycliste, plus particulièrement le haut du corps, devraient être munis de bandes réfléchissantes ou d'un matériel accentuant le visibilité durant la nuit. Des bandes réfléchissantes peuvent aussi être appliquées sur la motocyclette ou sur le casque de protection.

Protection des yeux :

Comme plusieurs motocyclettes ne possèdent pas de pare-brise, les motocyclistes doivent protéger leurs yeux contre les insectes, poussières, roches ou toute autre chose se trouvant dans les airs. Même le vent peut causer une détérioration de la vision, ce qui est dangereux puisqu'une bonne vision est essentielle lorsque l'on circule à motocyclette.



Choisissez des lunettes de bonne qualité en plastique ou lentilles sécuritaires, ou bien un casque muni d'une visière. Ceux-ci devraient être de matière anti-éraflures, contre l'éclatement et bien ventilés afin de prévenir la formation de buée. Seulement les vitres claires devraient être utilisées la nuit puisque les teintées réduisent le contraste et il est plus difficile de bien voir.

Même sur la motocyclette équipée de pare-brise, la protection de yeux est recommandée. Les lunettes de type « Gogles » sont aussi très efficaces puisqu'elles recouvrent complètement les yeux, empêchant ainsi l'infiltration de poussières, moustiques, etc.

Vêtements de protection :

La blessure la plus fréquente lors d'une chute est l'abrasion aussi appelée « Road Rash ». Une grande variété de vêtements protégeant contre les abrasions, incluant des matériaux synthétiques, a été introduite sur les marchés depuis quelques années.





Quelques types de matériaux résistants aux impacts ou armure, ont été incorporés dans les manteaux, pantalons et même dans les gants et bottes. L'armure ou « pad » a été conçue afin de protéger le motocycliste de l'ecchymose à la fracture des extrémités des membres. Elle réduit considérablement les blessures sérieuses au torse ainsi qu'à la colonne vertébrale. Le cuir utilisé dans la confection de vêtements, peut être extrêmement efficace pour prévenir des abrasions profondes, résultant d'un contact avec la route. Le port de chandail avec manche longue est aussi recommandé.

B: Monter et descendre de moto, conducteur

Il existe 2 façons de monter sur une motocyclette. La première par la gauche et en deuxième, par la droite. Bien que les deux façons soient adéquates et propres à chacun, nous priorisons la méthode par la gauche puisqu'elle est d'une plus grande facilité étant donné l'inclinaison de la motocyclette. La méthode par la droite est surtout utilisée par les forces policières puisqu'elle éloigne le conducteur de la circulation lors d'interceptions.

<u>Monter par la gauche :</u>

- **Assurez vous que la motocyclette repose dans une bonne position sur la béquille latérale et que le guidon est tourné complètement vers la gauche;**
- **Avec votre main gauche, saisissez la poignée du guidon du coté gauche, sans actionner la manette d'embrayage;**
- **Faites une rotation du corps sur la jambe gauche et passez votre jambe droite par-dessus le siège, afin d'enfourcher la motocyclette;**
- **Placez vos deux pieds sur le sol et en serrant le frein avant, redressez le guidon et relevez la motocyclette pour qu'elle soit dans une position droite;**
- **Relevez la béquille latérale à l'aide du pied gauche. Vous pouvez incliner légèrement la motocyclette vers la droite afin de faciliter cette opération;**
- **Placez vos deux pieds bien au sol, puis démarrez la motocyclette.**

Monter par la droite :

- Assurez vous que la motocyclette repose dans une bonne position sur la béquille latérale et que le guidon est tourné complètement vers la gauche;
- Avec votre main droite, saisissez la poignée de l'accélérateur en actionnant du même coup le frein avant;
- Faites une rotation du corps sur la jambe droite et passez votre jambe gauche par-dessus le siège, afin d'enfourcher la motocyclette;
- Placez vos deux pieds sur le sol, redressez le guidon et relevez la motocyclette pour qu'elle soit dans une position droite;
- Relevez la béquille latérale à l'aide du pied gauche. Vous pouvez incliner légèrement la motocyclette vers la droite afin de faciliter cette opération;
- Placez vos deux pieds bien au sol, puis démarrez la motocyclette.

***NB :** Il est important pour le conducteur de ne jamais se servir des marchepieds ou repose-pieds lorsqu'il monte sur la motocyclette. Cette pratique rend la motocyclette instable et peut provoquer une chute ou endommager la béquille latérale.*

Descendre par la gauche :

- Avant de descendre de la motocyclette, assurez vous que l'endroit où vous allez poser vos pieds est sécuritaire et libre de matières qui pourraient nuire à la traction de vos chaussures ou bottes;
- Quand votre motocyclette est complètement immobilisée, posez vos deux pieds au sol afin d'accroître votre stabilité;
- Déployez votre béquille latérale avec votre pied gauche;
- Arrêtez le moteur à l'aide de la clef de contact;
- Inclinez doucement la motocyclette vers la gauche, afin que la béquille latérale touche le sol;
- En ayant le pied gauche fermement au sol, faites pivoter votre corps vers la gauche en passant votre jambe droite par-dessus le siège;
- Posez votre pied droit sur le sol;
- Tournez le guidon de la motocyclette vers la gauche.

Descendre par la droite :

- **Avant de descendre de la motocyclette, veuillez vous assurer que l'endroit où vous allez poser vos pieds est sécuritaire et libre de matières qui pourraient nuire à la traction de vos chaussures ou bottes;**

- **Quand votre motocyclette est complètement immobilisée, posez vos deux pieds au sol afin d'accroître votre stabilité;**

- **Déployez votre béquille latérale avec votre pied gauche;**

- **Arrêtez le moteur à l'aide de la clef de contact;**

- **Inclinez doucement la motocyclette vers la gauche afin que la béquille latérale touche le sol;**

- **Tournez le guidon complètement vers la gauche;**

- **En ayant le pied droit fermement au sol, faites pivoter votre corps vers la droite en passant votre jambe gauche par-dessus le siège;**

- **Poser votre pied gauche sur le sol.**

C: Monter et descendre de moto, passager

Le motocycliste devrait s'assurer d'avoir une bonne expérience de conduite seul, avant de transporter un passager. De plus, il doit s'assurer que les repose-pieds arrières sont dans un bon état. Il devrait ajuster la suspension de la motocyclette lors du transport d'un passager afin d'accentuer la stabilité en cas de mauvais états de la route.

Quelques règles de base sont essentielles afin d'éviter une chute de la moto :

- **Toujours monter du coté gauche;**

- **Attendre que le conducteur ait placé sa motocyclette bien droite et que celui-ci ait les deux mains fermement sur les guidons. Le conducteur doit avoir actionné le frein avant;**

- **Le passager doit attendre que le conducteur ait indiqué qu'il est prêt à le recevoir.**

Le passager montant à l’arrière d’une motocyclette devrait suivre ces étapes :

- **Placez la main gauche sur l’épaule gauche du conducteur;**
- **Placez le pied gauche sur le repose-pied arrière gauche;**
- **Faire pivoter le corps afin de permettre à la jambe droite de passer par dessus le siège;**
- **Déposez le pied droit sur le repose-pied arrière droit;**
- **Branchez le fil de communication (Intercom) si la motocyclette en est équipée.**

Le conducteur peut s’incliner légèrement vers l’avant afin de faciliter l’embarquement de son passager.

Pour descendre de la motocyclette, le passager suivra les étapes mentionnées dans le sens inverse, soit :

- **S’assurer que la motocyclette ait effectué un arrêt complet;**
- **Attendre que le conducteur ait donné l’indication de descendre de la motocyclette;**
- **Débrancher le fil de communication;**
- **Placez la main gauche sur l’épaule gauche du conducteur;**
- **Se lever debout sur les repose-pieds;**
- **Faire pivoter son corps vers la gauche pour laisser passer la jambe droite par-dessus le siège;**
- **Déposez le pied droit sur le sol;**
- **Déposez le pied gauche sur le sol;**
- **S’éloigner légèrement de la motocyclette afin de faciliter au conducteur le stationnement du véhicule.**

D: Stationner sur la béquille double

- **La motocyclette est stationnée sur la béquille latérale;**
- **Relevez la motocyclette en position droite en ayant la main gauche sur la poignée gauche du guidon et la main droite sur la poignée de stationnement près du siège;**
- **En maintenant le guidon droit, amenez la béquille double sur le sol avec le pied droit, afin que les deux pattes touchent complètement le sol;**
- **Appliquez le poids de votre corps sur le pied droit et tirez la poignée de stationnement vers le haut jusqu'à ce que la motocyclette recule légèrement et que la béquille double soit complètement déployée.**

E: Enlever la béquille double

- **Sortez la béquille latérale;**
- **Assurez vous que votre motocyclette est embrayée en première vitesse;**
- **Placez vous sur le coté gauche de la motocyclette;**
- **Placez vos deux mains sur le guidon ou la main gauche sur la poignée gauche et la main droite sur la poignée de stationnement;**
- **Appliquez une force vers l'avant jusqu'à ce que la béquille double se replie automatiquement;**
- **Inclinez légèrement la motocyclette vers la gauche jusqu'à ce que celle-ci repose complètement sur la béquille latérale.**

F : Point de friction

Le point de friction est l'endroit du levier d'embrayage entre complètement ouvert et complètement fermé. C'est le point où la force du moteur se transmet sur la roue arrière.

Pour trouver le point de friction, tirez le levier d'embrayage complètement et embrayez la motocyclette en première vitesse. Placez votre pied droit sur le frein arrière, commencez à relâcher le levier d'embrayage et tournez un peu la commande des gaz et restez sur le point de friction.

Vous devriez effleurer le frein arrière de manière à ce que celui-ci retienne la motocyclette légèrement en place. Vous avez maintenant 3 façons de maintenir votre motocyclette en place, le levier d'embrayage, la commande des gaz et le frein arrière. Vous devez maintenir une énergie sur la roue arrière et rester dans le point de friction, tout en ouvrant légèrement la commande des gaz.

> ***NB :*** ***Afin d'avoir une meilleure sensibilité du point de friction, le mouvement des leviers doit être effectué avec le bout des doigts.***





Sécurité / Entretien

Sécurité / Entretien

A: Inspection avant conduite

Avant chaque randonnée, il est fortement recommandé de faire une inspection de la motocyclette. Pour ce faire, il est préférable de stationner celle-ci sur la béquille double pour accroître la stabilité et avoir une lecture exacte du niveau d'huile à moteur.

Il existe une méthode simple appelé « T.C.L.O.C.K. » qui consiste en une liste de vérifications en 6 points. Les lettres d'abréviation signifient :

- **T : Tires & Wheels (Pneus et roues)**
- **C : Controls & Cables (Commandes et câbles)**
- **L : Lights (Lumières et clignotants)**
- **O : Oil & Fuel (Huile à moteur et essence)**
- **C : Chassis (Châssis)**
- **K : Kickstand & Centerstand (Béquilles latérale et double)**

<u>Les pneus et roues :</u> Le niveau d'air auquel un pneu doit être gonflé est de première importance. Les pneus d'une motocyclette sont le seul contact avec le sol et la moindre négligence peut entraîner des blessures ou coûter la vie au conducteur et son passager. Une vérification de l'état, l'usure et le niveau d'air, doit être faite périodiquement. On peu vérifier ceux-ci en inspectant les sillons des pneus, en regardant pour toute détérioration ou usure anormale de la gomme. Le conducteur ne doit tolérer aucune forme de fente, bosse, fissure ou boursouflure. Il faut aussi toujours serrer à fond le bouchon de la valve d'air, afin de réduire les fuites. Vérifiez la pression des deux pneus. La plupart des manufacturiers recommandent une vérification à froid, parce que cette méthode est la plus précise. Profitez-en pour libérer tout matière qui se serait logée entre les sillions ainsi qu'une vérification de l'épaisseur des plaquettes de freins en regardant les repères appropriés.

<u>Commandes et câbles</u> : Un câble de commande des gaz ou de l'embrayage qui est endommagé peut vous laisser seul sur le bord d'un chemin, si jamais un bris survient. Il est important de les vérifier périodiquement. Assurez vous que les leviers sont libres de tout mouvement et que l'action de ceux-ci s'effectue en douceur, sans y utiliser trop de force. Appliquez le frein avant et poussez la motocyclette vers l'avant. Le frein doit être ferme et la roue ne doit pas tourner. Faites de même pour la roue arrière.

<u>Lumières et clignotants :</u> Voir et se faire voir sont deux bonnes façons d'éviter les accidents sur la route. Donc soyez assuré que vos phares et feux sont en bon état. Tournez la clef de l'ignition à « ON ». Est-ce que le phare fonctionne dans les deux positions? Est-ce que les feux arrières sont allumés? Est-ce que le feu de freinage

s'allume lorsque vous appuyez sur les freins? Vérifiez les clignotants avants et arrières. Finalement, vérifiez le fonctionnement du klaxon.

<u>Huile à moteur et essence :</u> Avoir une panne d'essence lors d'une randonnée peut être déplaisant surtout si on est loin d'une station service. Vérifiez votre niveau avant chaque départ. L'huile aussi doit être vérifiée périodiquement. Faites tourner votre moteur quelques minutes avant la vérification de celle-ci.

<u>Châssis :</u> Même si une suspension mal ajustée semble banale, imaginez votre surprise lorsque votre motocyclette se comporte différemment au beau milieu d'une courbe parce que vous avez oublié de faire certaines modifications après avoir reconduit un ami. Enfourchez votre motocyclette et faites travailler la suspension. Le mouvement doit être doux et lent. Si votre motocyclette est équipée d'une suspension ajustable, n'oubliez pas de lire votre manuel d'utilisateur et d'ajuster celle-ci conformément au poids des bagages au le type de conduite que vous adoptez.

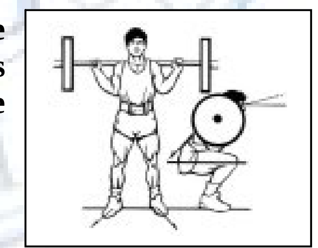
<u>Béquilles latérale et double :</u> Vérifiez que celles-ci ne sont pas craquées ou tordues. Vérifiez le ressort afin qu'il y ait assez de tension pour la tenir en position élevée.

B: Comment relever une moto

Lors d'exercices d'entraînement ou bien lors de randonnées, il est possible que la motocyclette soit échappée et que le conducteur soit seul pour la relever. Lors d'une chute de la moto, le conducteur devrait suivre ces consignes afin d'éviter des blessures :

- **N'essayez jamais de retenir la motocyclette;**
- **Il vaut mieux laisser chuter celle-ci afin d'éviter des blessures au dos ou aux jambes;**
- **Posez le pied au sol du coté opposé à la chute de la motocyclette, afin de s'en éloigner;**
- **Soyez prudent si le moteur est encore en marche et la transmission embrayée, car le mouvement d'entraînement de la roue arrière peut faire tourner la motocyclette qui viendra vous frapper;**
- **Vous devez couper le circuit d'alimentation à l'aide de l'arrêt d'urgence le plus rapidement possible, afin d'éviter l'effet mentionné ci haut;**
- **Fermez la clé de contact.**

Il existe plusieurs méthodes et façons de relever une motocyclette mais pour minimiser les risques de blessure au dos, nous préconisons la méthode faisant dos à la motocyclette communément appelée : SQUAT



1 : Motocyclette tombée sur le coté gauche :



- **Arrêtez le moteur;**
- **Assurez-vous que la motocyclette est en première vitesse en poussant le pneu avec le pied;**
- **Tournez le guidon au maximum vers la gauche;**
- **Placez-vous dos à la motocyclette;**
- **Écartez vos jambes à la largeur des épaules;**
- **Assurez-vous d'avoir une bonne prise au sol;**
- **Ne jamais actionner le levier d'embrayage;**
- **Appuyez fermement les fesses contre la selle;**
- **De la main gauche, agrippez la poignée de stationnement près de la selle;**
- **Redressez les jambes en faisant des petits pas jusqu'à ce que la motocyclette soit en position verticale, tout en gardant les bras en pleine extension;**
- **Gardez votre tête haute et regardez loin;**
- **Ne forcez pas avec le dos, seulement avec les jambes;**
- **Lorsque la motocyclette est en position verticale, sortez la béquille latérale.**





1 : Motocyclette tombée sur le coté droit :

- **Arrêtez le moteur;**
- **Assurez-vous que la motocyclette est en première vitesse en poussant le pneu avec le pied;**
- **Sortez la béquille latérale;**
- **Tournez le guidon au maximum vers la droite;**
- **Placez-vous dos à la motocyclette;**
- **Écartez vos jambes à la largeur des épaules;**
- **Assurez-vous d'avoir une bonne prise au sol;**
- **Actionnez le frein avant à l'aide de la main gauche;**
- **Appuyez fermement les fesses contre la selle;**
- **De la main droite, agrippez la poignée de stationnement près de la selle;**
- **Redressez les jambes en faisant des petits pas, jusqu'à ce que la motocyclette soit en position verticale, tout en gardant les bras en pleine extension;**
- **Gardez votre tête haute et regardez loin;**
- **Ne forcez pas avec le dos, seulement avec les jambes;**
- **Déposez la motocyclette sur la béquille latérale.**





C: Arrêt et départ

Apprendre à contrôler la manette des gaz

Le poignet doit être orienté vers le bas, ceci afin d'éviter tout départ brusque ou trop rapide. Lorsque l'on actionne cette manette, le mouvement doit se faire en douceur et progressivement. Un mauvais positionnement du poignet peut entraîner des départs fautifs ou brusques.

Contrôle du levier d'embrayage :

Le levier doit être relâché de façon progressive. Il est important de bien connaître le point de friction de la motocyclette. Actionnez toujours ce levier avec le bout des quatre doigts. Il faut relâcher le levier d'embrayage tout en augmentant le régime du moteur à l'aide de la manette des gaz.

Augmentation ou rétrogradation des vitesses :

Le levier d'embrayage doit être actionné et la manette des gaz doit être fermée. Le passage à un autre rapport de vitesse doit être fait avec le bout du pied gauche. Par la suite, relâchez doucement le levier d'embrayage et augmentez progressivement la manette des gaz.
En rétrogradation, actionnez le levier d'embrayage, puis augmentez le régime du moteur d'un petit coup sec. Passez au rapport inférieur. Cette pratique aura pour effet d'éviter que votre roue ne bloque subitement après que vous ayez relâché le levier d'embrayage.

***Utilisation de la manette du frein avant* :**

Le levier doit être utilisé à l'aide des quatre doigts de la main droite. Utilisez deux ou trois doigts entraînerait le coincement de ceux-ci dans l'éventualité d'un freinage brusque ou d'urgence. De plus, il serait alors impossible d'utiliser efficacement le frein avant au maximum de son potentiel.

***NB :** Lors d'un arrêt en circulation, le motocycliste devrait avoirs seulement le pied gauche au sol. Le pied droit doit rester sur le frein arrière, afin de signaler aux autres usagers qu'il n'est pas en mouvement. De plus, la transmission de la motocyclette devrait toujours rester à la première vitesse afin d'être prêt dans l éventualité d'un départ rapide ou soudain.*



Entraînement et Circuit

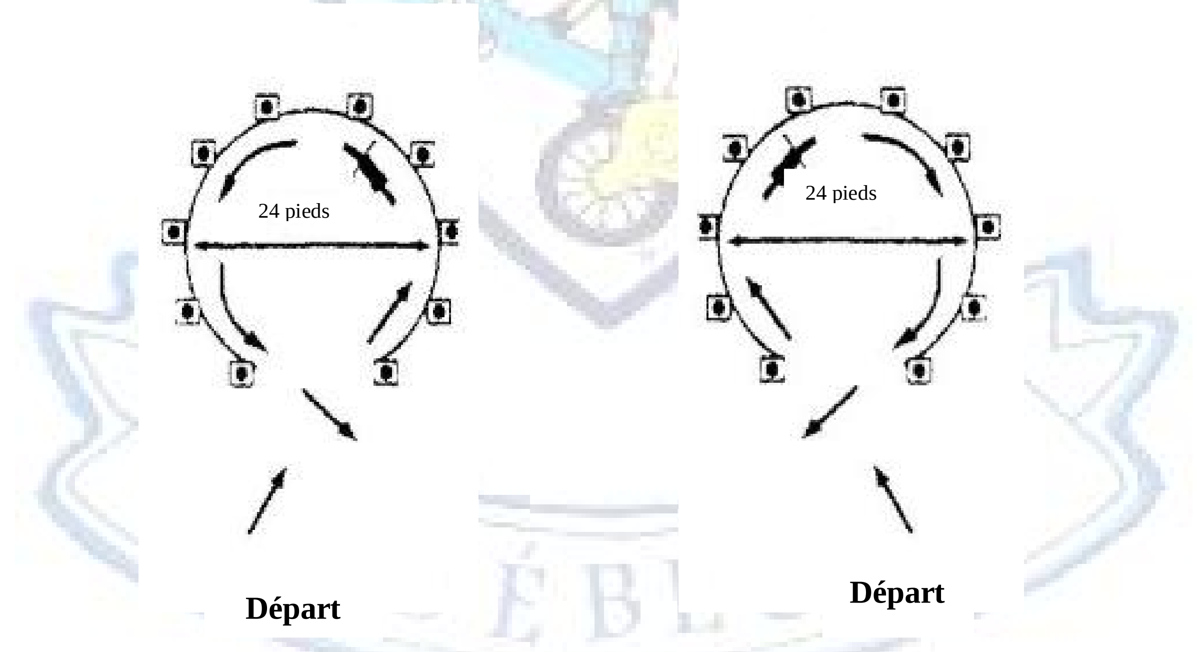
Entraînement et Circuit

Ces exercices sont des guides de pratique pour motocyclistes. Un conducteur moins expérimenté pourra augmenter les distances afin de se familiariser avec ces manœuvres. Par la suite, il pourra diminuer les distances à la mesure de son perfectionnement.

APPRENDRE À INCLINER LA MOTOCYCLETTE À BASSE VITESSE:

Souvenez-vous, plus la motocyclette est penchée, moins d'espace il vous faudra pour tourner. Commencez à faire des cercles dans une aire de stationnement, en essayant de trouver une aire avec des lignes. Au début, essayez de faire des cercles de 30 pieds en tournant à gauche. Restez dans votre point de friction en effleurant le frein arrière en gardant votre tête et vos yeux en direction avant. Ne jamais regarder par terre. Ne jamais toucher le frein avant lorsque l'on fait des cercles. Si vous le faites, vous serez attiré ver le sol comme un aimant. Maintenez une énergie constante sur la roue arrière. Si vous tirez complètement sur le levier d'embrayage, ou lâchez la commande des gaz quand la motocyclette est inclinée, celle-ci tombera sur le coté.

A: Le 360 degré

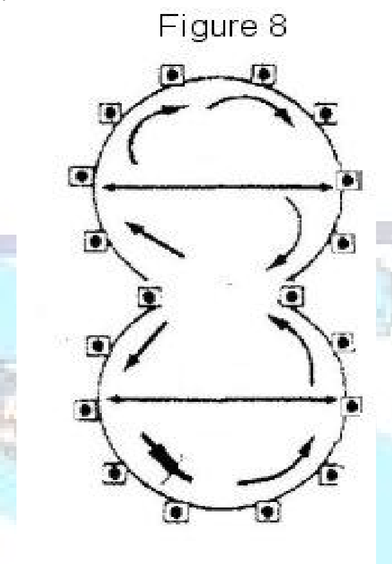


Pratiquez ces cercles dans les deux directions, gauche et droite. Vous trouverez peut être la manœuvre plus facile si quelqu'un se tient au milieu du cercle. Concentrez votre regard sur ses yeux ou le dessus de sa tête. Essayez de réduire le cercle à 20 pieds. L'idée

est d’incliner la motocyclette le plus possible. Si vos repose-pieds commencent à toucher le sol, ne paniquez pas, il s’agit seulement d’un avertissement que vous approchez la limite de l’inclinaison maximale de votre motocyclette. Votre vitesse devrait se situer entre 5 et 8 km/h.**

B: Figure huit

Cet exercice est sensiblement le même que le 360 degrés. Il consiste à enchaîner les deux cotés un à la suite de l’autre.



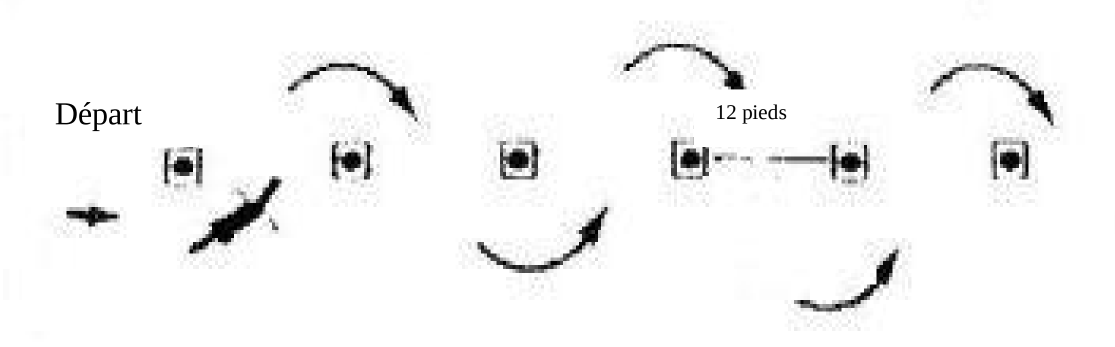
<u>Règles à suivre</u>

24 pieds

- **Ayez la puissance moteur en tout temps sur la roue arrière;**
- **Contrôlez l’embrayage du bout des doigts;**
- **Ayez un bon contrôle du point de friction;**
- **N’utilisez jamais le frein avant;**
- **Appliquez le frein arrière tout doucement sans gestes brusques;**
- **Regardez dans la direction où vous voulez aller.**

C: Slalom lent

Cet exercice permet au motocycliste de développer une bonne technique afin de modifier rapidement la direction de la motocyclette dans un espace restreint. Il faut utiliser le bon rapport de vitesse en contrôlant : point de friction, frein arrière et manette des gaz. Le corps doit être droit et il faut regarder haut et loin.



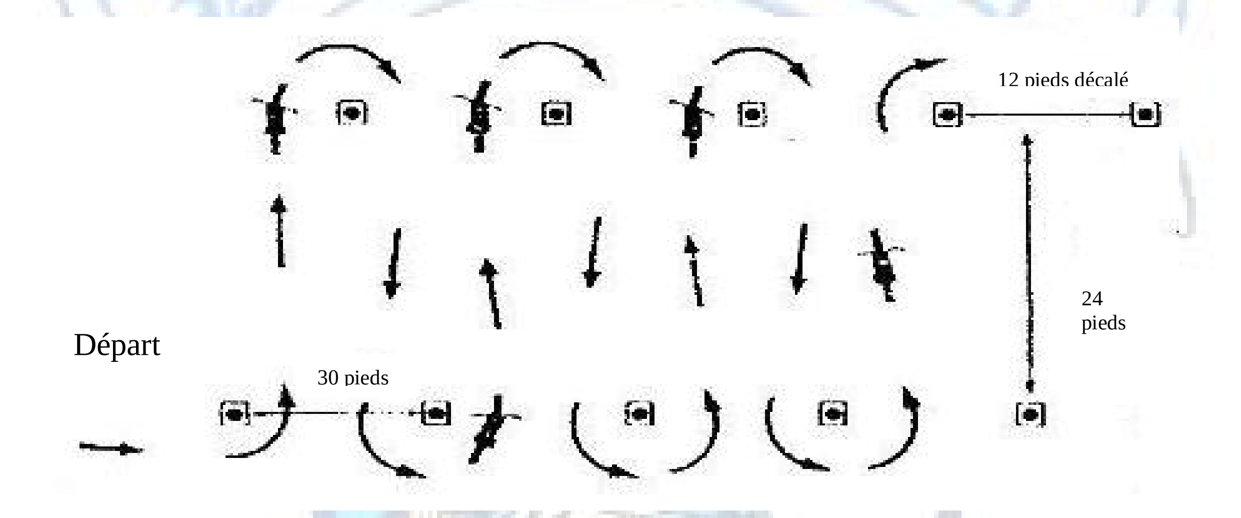
Vous aurez besoins de 6 petites bornes de circulation. Placez les à une distance de 12 pieds chacune. L'idée est d'exécuter un serpentin en contournant les bornes en étant dans le point de friction. Ne pas faire cet exercice rapidement.

L'astuce de cet exercice est de concentrer le regard au moins 2 bornes en avant de la motocyclette. Si vous le pouvez, regardez la dernière borne. Vous serez capable de voir les bornes simplement avec votre vision périphérique. Si vous regardez la borne la plus proche, vous allez entrer en collision avec celle-ci ou aurez à placer un pied au sol. Souvenez vous que si votre motocyclette est en mouvement, vos pieds doivent être sur les repose-pieds.

Maintenant, effectuez le serpentin à travers les bornes en poussant les guidons de gauche à droite. Laissez votre motocyclette s'incliner chaque coté en zigzagant à travers les bornes. Si vous trouvez trop difficile que les bornes soient à 12 pieds, commencez avec 14 ou 15 pieds de séparation en réduisant progressivement à 12 pieds. Restez dans votre point de friction. Si vous laissez votre levier d'embrayage désengagé, vous irez trop vite pour contourner les bornes.

D: Slalom décalé

Comme à la figure qui suit, il s'agit tout simplement de deux rangées de bornes. La première rangée est de 5 bornes, chacune distancée de 30 pieds de la suivante. La deuxième rangée est aussi de 5 bornes distantes de 30 pieds, mais décalée de 12 pieds par rapport à la première rangée. Séparez les deux rangées d'une distance de 24 pieds.



<u>Règles à suivre:</u>

- **Entrez perpendiculairement á la première porte;**
- **Prenez le plus d'espace possible en regardant vers l'arrière;**
- **Tournez votre guidon complètement vers la gauche;**
- **Au moment où vous approchez la deuxième porte, tournez complètement votre guidon vers la droite;**
- **Ne fixez jamais les cônes;**
- **Regardez dans la direction où vous voulez aller;**
- **Utilisez votre levier d'embrayage avec le bout de vos doigts;**
- **Utilisez votre frein arrière de façon modérée;**
- **Ayez toujours une traction constante sur la roue arrière quand la motocyclette est inclinée.**

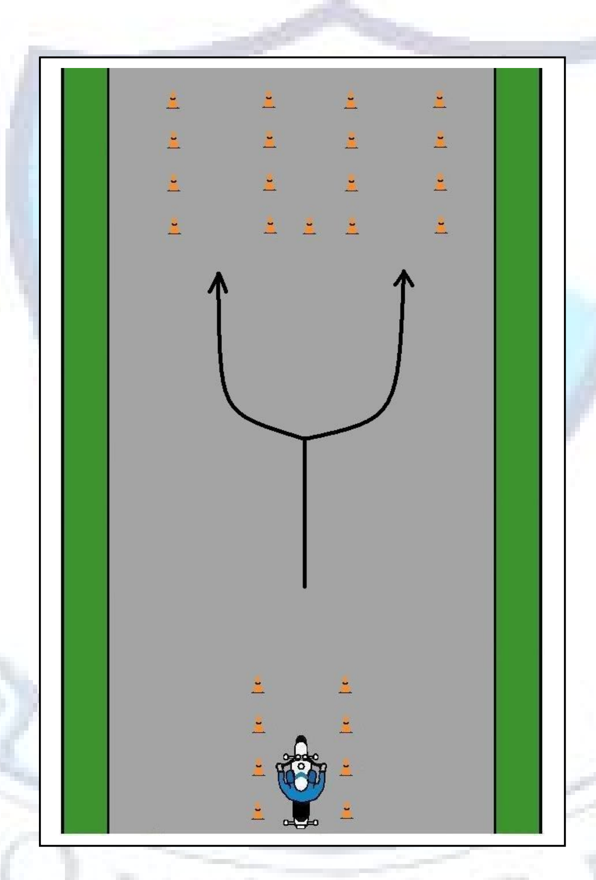
Aussitôt que vous commencez les manœuvres autour des bornes, faites votre premier virage vers la gauche et au moment où votre motocyclette franchit la première borne, tournez votre tête et vos yeux vers la gauche et concentrez votre regard sur la première borne décalée. Quand votre pneu a atteint cette borne, tournez votre tête et vos yeux à droite et concentrez vous sur la prochaine borne.

En résumé, vous allez tourner votre tête, vos yeux et la motocyclette de chaque coté. Quand vous approchez chaque borne, ne la regardez pas. Gardez votre concentration à environ 4 à 5 pieds au dessus de la borne. Les yeux et la tête sont extrêmement importants dans cet exercice.

Restez dans le point de friction et gardez votre tête et vos yeux en avant en évitant de regardez le sol. Maintenez une énergie constante sur la roue arrière et effleurez le frein arrière. Plus vous inclinez la motocyclette, plus cet exercice sera facile.

E: Contre-braquage

Cette pratique se fait à vitesse moyenne (environ 30 km/h). Il s'agit de pousser le guidon dans la direction où vous voulez aller. Cette manœuvre fait incliner la motocyclette. Un moniteur se place au milieu et indique quel coté le motocycliste doit contre-braquer.

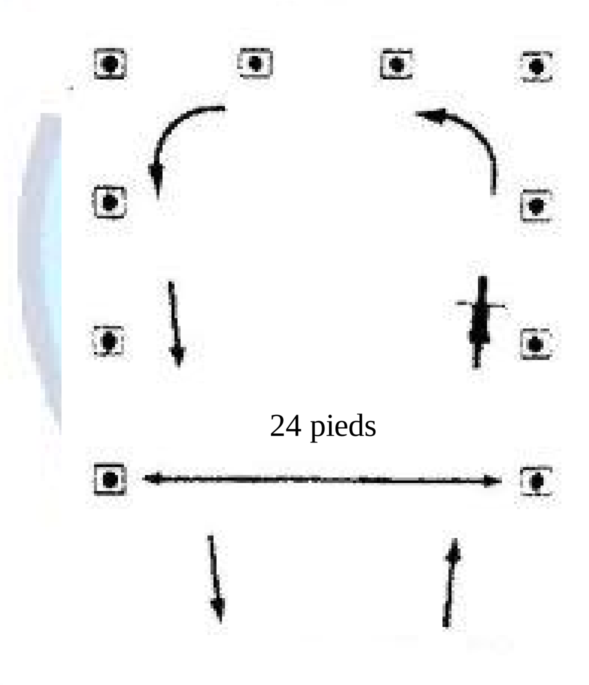


<u>Règles à suivre:</u>

- **Poussez à droite pour aller à droite;**
- **Poussez à gauche pour aller à gauche;**
- **Ne jamais freiner en contre-braquage;**
- **Le regard doit être dirigé dans la direction de la porte de sortie (important).**

F : Le demi-tour

Pour faire l'exercice du demi-tour, mesurez un espace de 30 pieds pour commencer. Circulez avec votre motocyclette dans cet espace de 30 pieds en utilisant votre point de friction, avec votre pied sur la pédale de frein. Présumez faire un virage à gauche. Choisissez un point sur le coté droit de l'espace désigné et pointez votre pneu avant dans cette direction. Gardez votre regard à environ 4 à 5 pieds du sol. L'idée est de permettre à la motocyclette de s'incliner légèrement à droite puis au moment où vous atteignez votre point fixé, tournez immédiatement votre tête et vos yeux à gauche le plus loin possible, afin de permettre à la motocyclette de s'incliner au maximum. Ne regardez jamais du coté opposé à l'espace alloué. Même un petit coup d'oeil entraînera la motocyclette à dévier de 2 ou 3 pieds dans la direction où vous ne voulez pas aller.



Plus loin vous tournez la tête, plus loin la moto s'inclinera, plus le demi tour sera rapproché. Selon le type de motocyclette que vous possédez, vous devriez être capable de tourner dans un diamètre de 20 pieds ou moins. Pratiquez le demi-tour dans les 2 directions, tournant à gauche puis à droite.

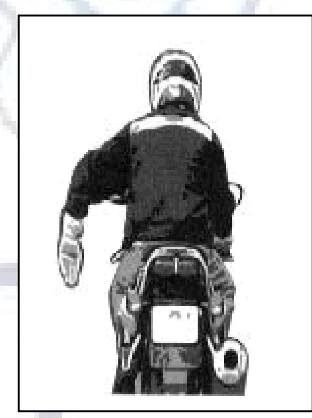


Sur la route

Sur la route

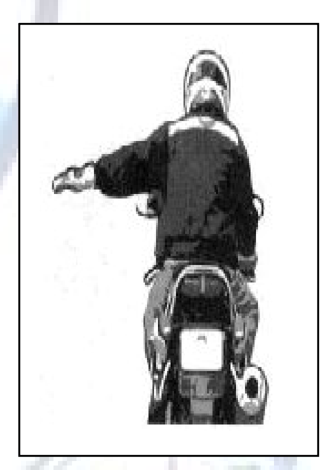
A : Signaux

Voici une liste de signaux universels qui simplifient la communication lors de randonnées entre plusieurs motocyclistes. Il existe plusieurs signaux. Voici les plus communs et plus populaires.



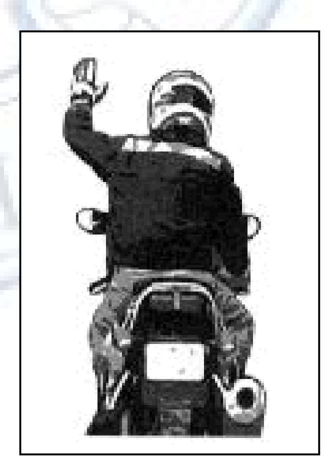
- **Arrêt :**

  Bras étendu vers le bas avec la paume de la main faisant face vers l'arrière.



- **Virage à gauche :**

  Bras étendu vers la gauche, parallèle à la surface de la route.



- **Virage à droite :**

  Bras étendu dans un angle de 90 degrés, la main pointant vers le ciel, et la paume faisant face vers l'avant.

- **File indienne :**

  Ce signal signifie que la route est étroite ou qu’il y a un obstacle en bordure de la route ce qui fait en sorte qu’il est dangereux de circuler dans une formation décalée.

  Le motocycliste pointe le majeur vers le ciel.



- **Formation décalée :**

  Ce signal signifie le retour à la formation décalée.

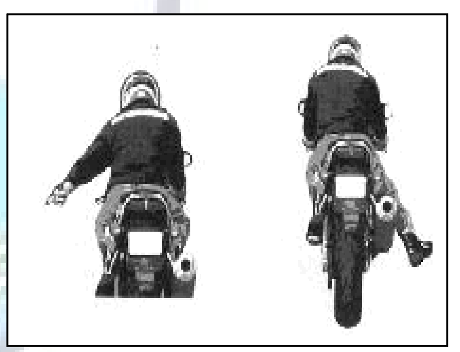
  Le motocycliste pointe 2 doigts vers le ciel.



- **Obstacles devant :**

Ce signal indique au motocycliste qui suit, une déformation de la route ou un obstacle potentiellement dangereux, en avant.

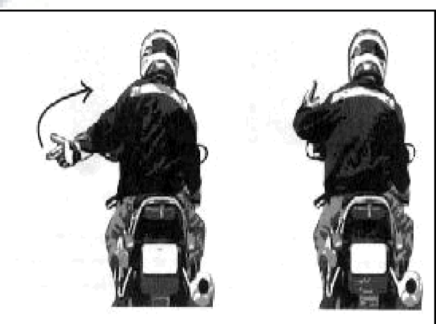
On indique en pointant celui-ci avec le doigt ou le pied.



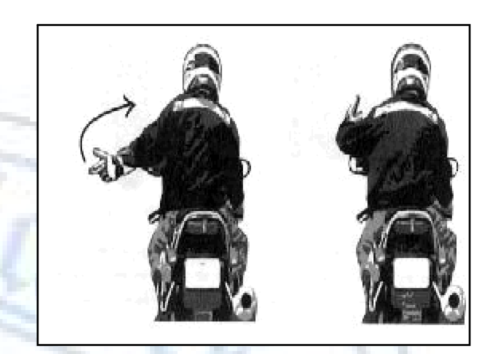
- **Passez devant :**

  Ce signal indique au motocycliste qui suit, de passer devant.

  Le mouvement est fait de l’arrière vers l’avant.



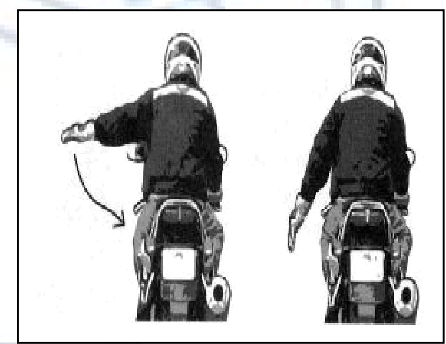
- **<u>Accélérez :</u>**



Indique aux autres motocyclistes d'accélérer afin de réduire la distance de la formation.

Le geste se fait du bas vers le haut.

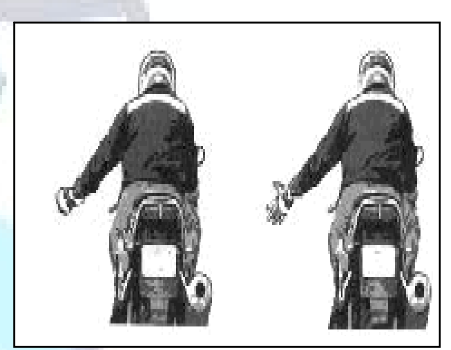
- **<u>Ralentissez :</u>**



Indique aux autres motocyclistes de ralentir afin d'augmenter la distance de la formation.

Le geste se fait du haut vers le bas.

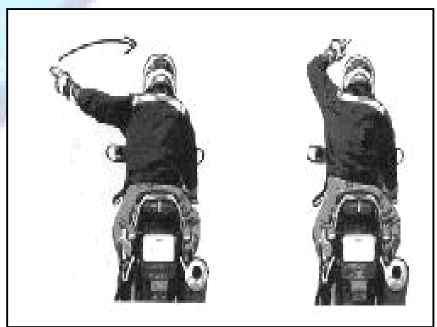
- **<u>Clignotants :</u>**



Indique aux autres motocyclistes qu'un clignotant est resté allumé, ce qui peut causer de la confusion chez les autres usagers de la route.

Le signal se fait en ouvrant et fermant la main gauche.

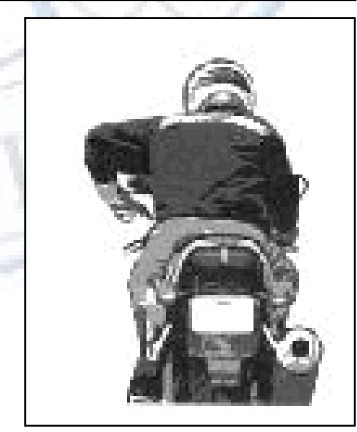
- **<u>Rangez-vous :</u>**



Indique aux autres motocyclistes de se ranger sur le côté de la chaussée.

Le bras doit être étendu complètement en faisant un mouvement vers l'épaule.

- **<u>Besoin d'essence :</u>**



Indique la nécessité de faire le plein d'essence.

Le motocycliste pointe son réservoir d'essence avec son index.

- **<u>Pause café :</u>**

  Indique la nécessité de faire un arrêt pour le conducteur et/ou son passager.

  Le motocycliste pointe son pouce vers sa bouche afin de signaler son intention.



B: Stationnement en groupe :

Contrairement aux automobiles, les motocyclettes se stationnent perpendiculairement à la bordure du trottoir. Il s'agit d'un avantage évident puisque l'on peut les stationner presque n'importe où.

Lorsque l'on stationne dans un angle de 90 degrés par rapport à la bordure du trottoir, il faut appuyer la roue arrière sur celle-ci. Vous devrez porter une attention particulière à ne pas accrocher vos silencieux sur le ciment. Laissez un espace minimum de 36 pouces entre chaque motocyclette.

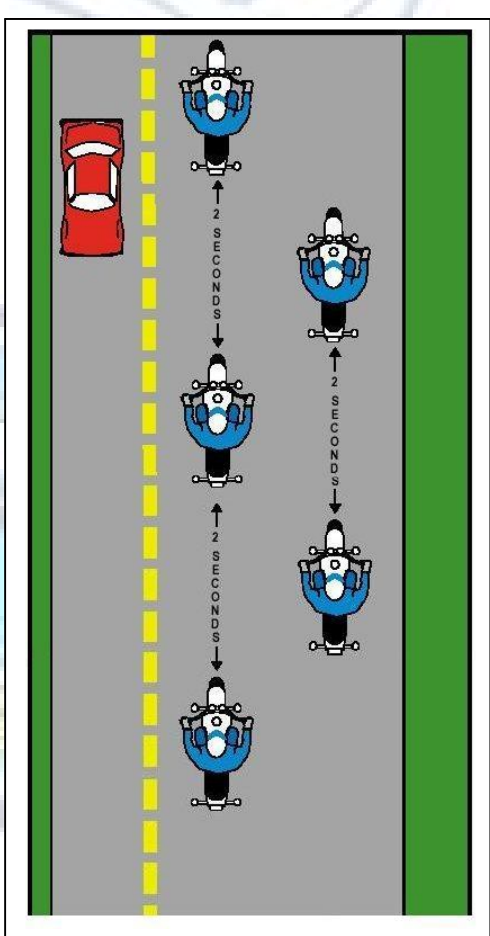
Dans les rues où l'espace est restreint, stationnez la motocyclette en reculant dans un angle de 45 degrés par rapport à la bordure du trottoir.

<u>Règles à suivre :</u>

- **Laissez la transmission en première vitesse afin d'immobiliser complètement la motocyclette;**
- **Évitez de stationner face au trottoir ou dans une pente descendante;**
- **Tournez votre guidon vers la gauche afin d'augmenter la stabilité;**
- **Dans une pente ascendante, plus l'inclinaison est élevée, plus il faut orienter la motocyclette vers le haut;**
- **En stationnement, l'angle d'inclinaison de la motocyclette doit être entre 70 et 80 degrés. Un angle plus grand entraînera la chute par la force du vent. Dans le cas inverse, un angle trop petit pourrait rendre la motocyclette difficile à relever ou entraîner le bris de la béquille.**

C : Formation de groupes :

Chaque association de motocyclistes préconise différentes méthodes en ce qui a trait à la formation de groupes. Il est important que tous et chacun soient familiers avec la façon de rouler en formation. Chaque conducteur doit savoir à quel endroit il se sent le plus à l'aise. Afin d'accroître la sécurité, nous conseillons de rouler en formation de cinq motocyclettes. Si vous êtes un nombre pair, vous pouvez augmenter ce nombre à six mais il est déconseillé d'en avoir plus.



En formation décalée, comme représenté à droite, les motocyclettes qui sont directement derrière se suivent à 2 secondes d'intervalle.

Moins les gens sont expérimentés, plus la distance devrait être grande.

<u>Visibilité :</u>

Afin d'accroître la visibilité de la formation durant le jour, les motocyclettes devraient circuler avec les phares à la position ROUTE (« High »).

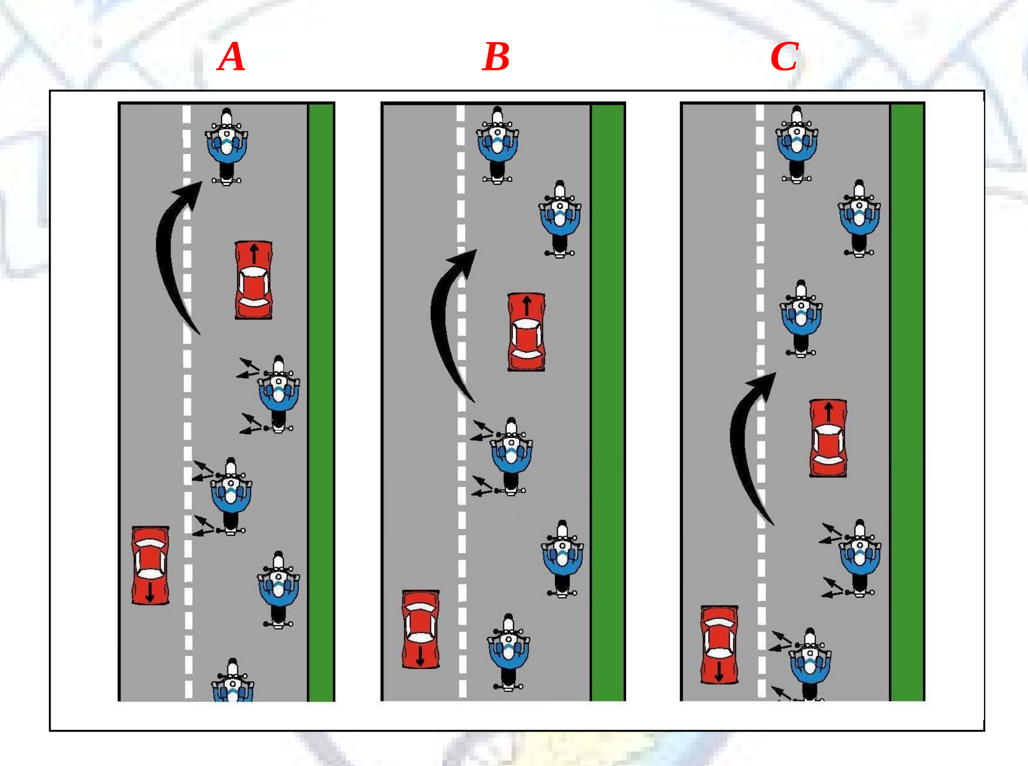
<u>Note pour les remorques :</u>

Les motocyclettes munies de remorques devraient toujours se situer en avant de la formation puisque celles-ci ont une distance de freinage plus élevée à cause de leur poids.

D: Dépassements sur routes secondaires :

Beaucoup trop d'accidents surviennent lors de dépassements sur les routes secondaires.

Les véhicules venant en direction opposée sur la voie inverse sont des dangers potentiels pour tout motocycliste. La vitesse de ces automobiles est souvent difficile à évaluer à cause des facteurs comme la température, l'obscurité et même la fatigue. C'est pourquoi il est important d'avoir une méthode unique pour cette manœuvre.



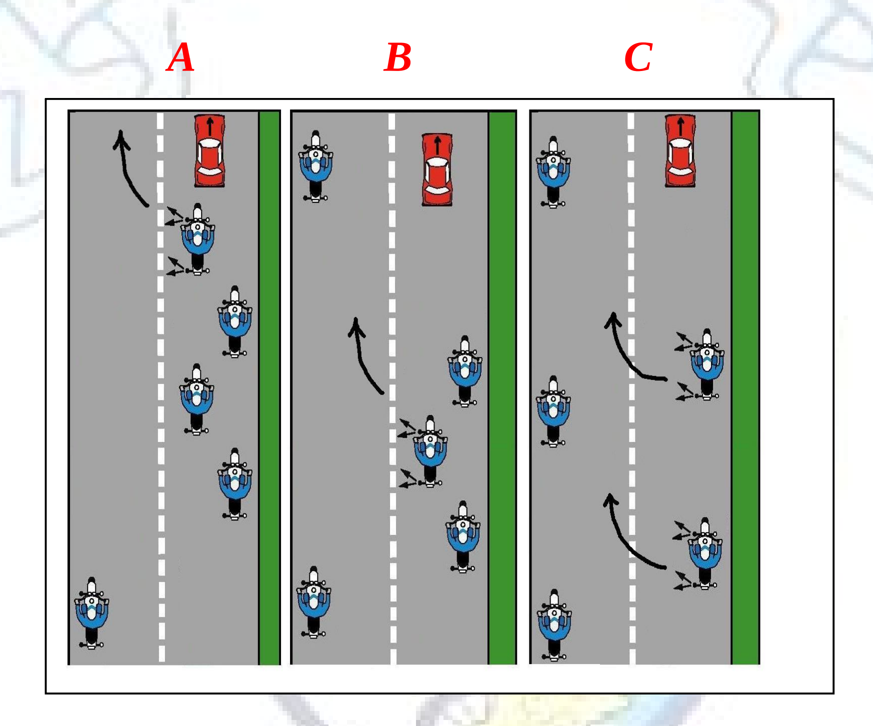
<u>Règles à suivre :</u>

- **Le chef de file décide d'un bon endroit où il aura suffisamment de place pour le dépassement de toutes les motocyclettes;**
- **Le *chef de file* signale son intention de dépasser avec ses clignotants à l'approche d'un véhicule circulant à moindre vitesse;**
- **Quand la première motocyclette est en sécurité devant l'automobile, le *2ieme* motocycliste signale son intention de dépasser à l'aide de ses clignotants. Le *3ieme* motocycliste actionne ses clignotants afin de laisser passer la motocyclette qui le précède (figure A);**
- **Quand la 2ieme motocyclette est en sécurité devant l'automobile, le 3ieme motocycliste peu à son tour dépasser l'automobile (figure B);**
- **Les *4ieme* et *5ieme* motocyclistes font de même que les motocyclettes précédentes soit, signalent leurs intentions à l'aide des clignotants et dépassent l'automobile à tour de rôle (figure C).**

E: Dépassements sur les autoroutes :

Les dépassements sur les axes autoroutiers sont moins dangereux, puisqu'ils se font sans avoir de véhicules venant à contre sens. Par contre, ils se font généralement à plus grande vitesse et demandent une synchronisation et une coordination de la part de tout le groupe.

Il faut une plus grande pratique mais cette technique diminue l'effet élastique qui éloigne les motocyclettes les unes des autres. Les conducteurs les plus expérimentés devraient se trouver à la tête et à la queue de cette formation car ce sont eux qui encadrent les motocyclettes positionnées au milieu.

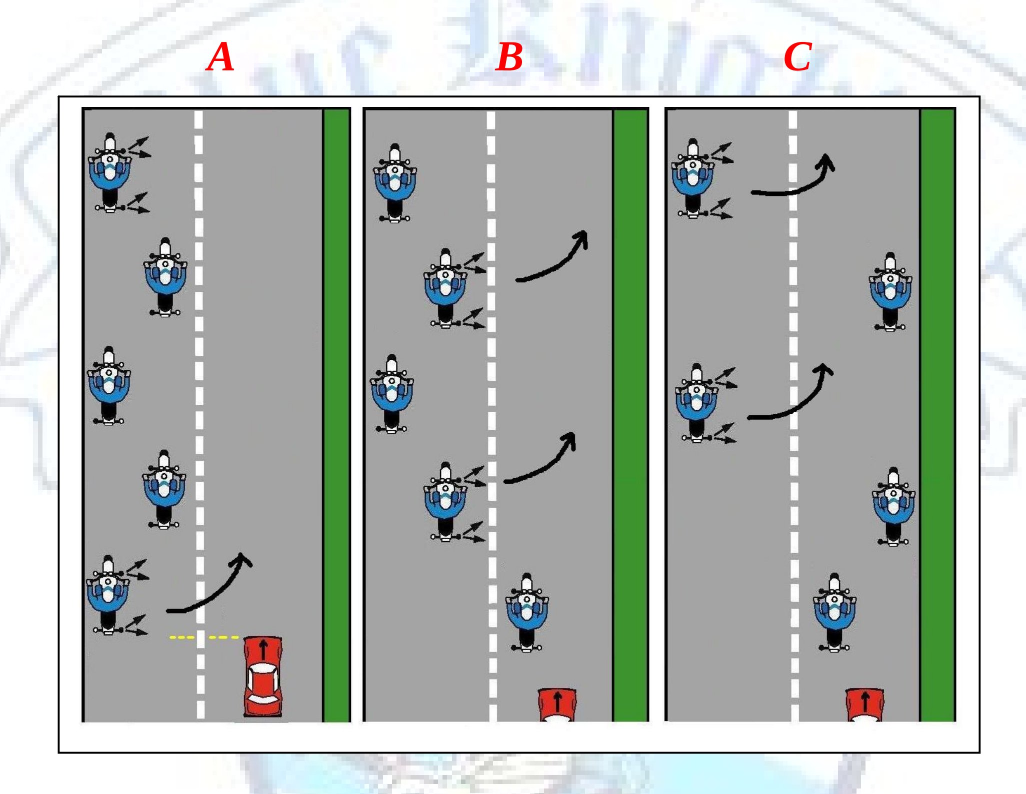


<u>Règles à suivre :</u>

- **Le chef de file décide d'un bon endroit où il aura suffisamment de place pour le dépassement de toutes les motocyclettes, lorsqu'il n'y a pas de véhicules s'amenant dans la voie rapide;**
- **Le *chef de file* signale son intention de dépasser avec ses clignotants à l'approche d'un véhicule circulant à moindre vitesse;**
- **Quand la voie est libre, le *dernier* motocycliste se déplace dans la voie de dépassement, sécurisant ainsi les autres se trouvant devant lui (figure A);**
- **Le *chef de file* voyant que la voie a été sécurisée par le dernier motocycliste, se range lui aussi dans la voie de dépassement (figure B);**
- **Le *3ieme* motocycliste se déplace dans la voie de dépassement, en signalant son intention avec ses clignotants (figure B);**
- **Les 2ieme et 4ieme motocyclistes se déplacent aussi dans la voie de dépassement en signalant leur intention avec leurs clignotants (figure C).**

Reprendre voie de droite :

Cette manœuvre s'effectue avec la coordination du dernier motocycliste. Celui-ci attend le moment propice avant de regagner la voie de droite.



Règles à suivre :

- **Le groupe de motocyclettes circule sur la voie rapide, dépassant le véhicule se trouvant dans la voie de droite;**
- **Quand le *dernier* motocycliste dépasse suffisamment le véhicule, il signale son intention de se ranger à droite avec ses clignotants et se déplace d'une façon sécuritaire sans être trop près de l'automobile (figure A);**
- **Quand la voie de droite à été sécurisée, les *4ieme* et *2ieme* motocyclistes se déplacent dans la voie de droite (figure B);**
- **Les motocyclistes s'étant rangés à leur position d'origine, soit l'extrême droite, le *chef de file* et le *3ieme* peuvent eux aussi se ranger dans la voie de droite (figure C).**

> ***NB :*** ***Lors de chaque changement de voies, le conducteur doit toujours regarder dans son angle mort.***

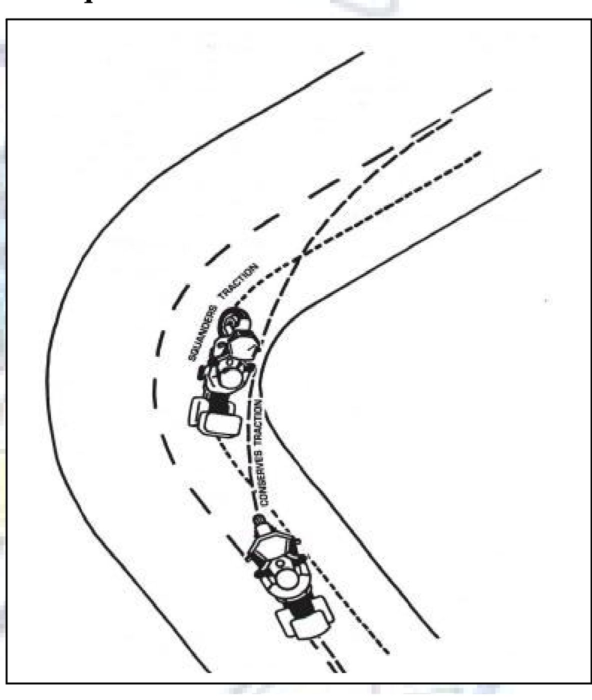
F : Comment négocier une courbe :

Apprendre à bien négocier une courbe demande connaissances et habiletés. Peu importe la vitesse à laquelle vous circulez, le nombre de kilomètres que vous avez décidé de parcourir durant votre randonnée, ou l'environnement dans lequel vous vous trouvez. Cette affirmation demeure toujours une certitude.

Il est vrai que les manœuvres dans les courbes demandent de l'équilibre et une bonne technique de conduite, mais l'adhérence des roues est aussi un facteur important. Lors de l'inclinaison dans la courbe, nous dépendons de l'adhérence des pneus afin de prévenir que la motocyclette ne glisse sur le côté. Si vous faites l'erreur d'incliner la motocyclette alors que le revêtement est enduit de liquide diesel, il est très probable que les pneus vont glisser et que la machine finira sa trajectoire dans le fossé. Il n'y aura simplement pas assez d'adhérence entre les pneus et la surface glissante pour forcer la motocyclette à tourner, en donnant assez de traction pour la tenir en équilibre.

L'adhérence des pneus peu être réduite de façon significative par une chaussée mouillée, couverte de trou d'homme, gravelle, excréments d'animaux, boue et même un sac de plastique. Donc, la traction de nos pneus doit occuper notre esprit sur les routes sinueuses.

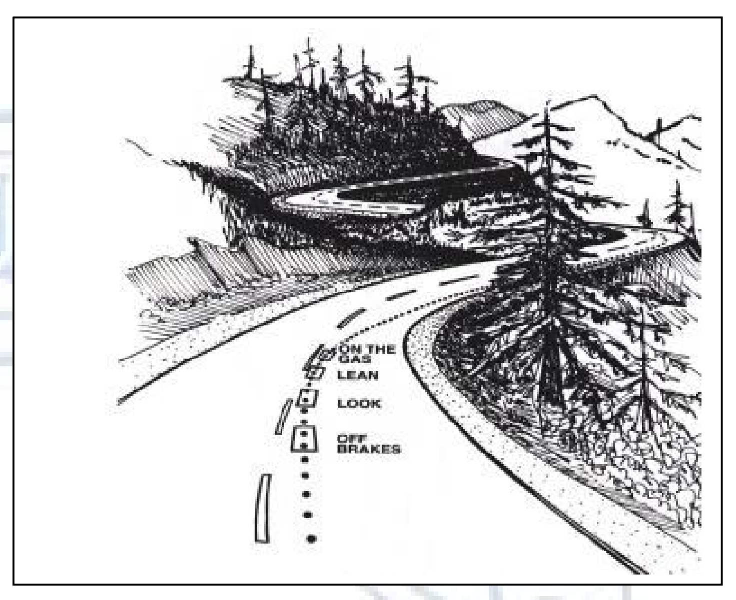
L'adhérence est une commodité changeante que nous devons comprendre afin de négocier une courbe adéquatement. Une bonne manière de contrôler l'adhérence est l'utilisation des freins et de la commande des gaz, tout en s'engageant dans la trajectoire qui demandera le moins d'inclinaison à la motocyclette.



La motocyclette du haut représente la mauvaise façon de négocier une courbe tandis que la motocyclette du bas représente la façon efficace de négocier une courbe.

Considérant le besoin de gérer l'adhérence de la motocyclette, les habiletés dans une courbe sont développées en pratiquant la bonne technique. La bonne façon de négocier une courbe se résume en quatre mots clés :

SLOW : Ralentir LOOK : Regarder LEAN : Incliner ROLL : Accélérer

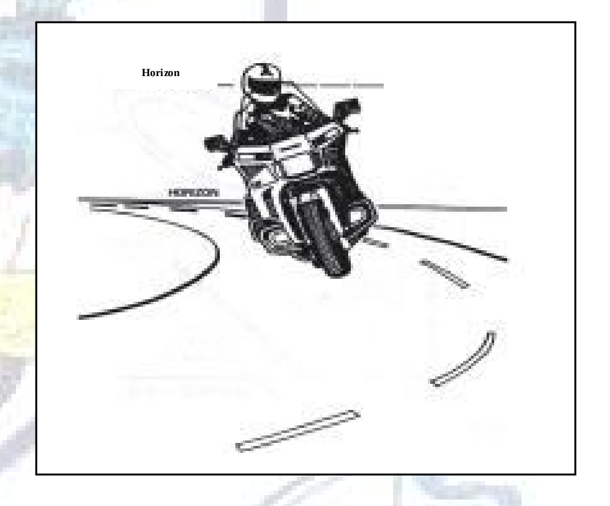


<u>**SLOW : Ralentir**</u>

Le premier élément dans la technique de virage est de réduire votre « vitesse d'approche » à une « vitesse d'entrée de courbe ». À l'approche d'une courbe, le pilote réduit la commande des gaz et applique les freins de façon à ce que la motocyclette pointe en direction de l'extérieur de sa voie. La motocyclette est ralentie et maintenue dans une ligne droite, et le pilote rétrograde à un rapport approprié afin que la puissance moteur soit suffisante.

Il est à noter que la période de ralenti doit se faire avant que la motocyclette ne soit inclinée dans la courbe. La vitesse maximale d'entrée de courbe est ce qui va permettre une meilleure accélération graduelle lors de la dernière étape de la courbe.

<u>**LOOK : Regarder**</u>



Avant de plonger dans une courbe, vos yeux doivent continuer de bouger et analyser la surface de roulement (scrutant la chaussée pour pierres, débris, animaux, etc.), mais le centre de votre champ de vision doit être dirigé vers l'endroit où vous voulez que se dirige votre motocyclette. Dans une situation normale, vous aurez une meilleure vision des éléments en regardant le plus loin possible au bout de la courbe. Donc pour une courbe se dirigeant vers la droite, si votre motocyclette est près de la ligne médiane lors du ralenti, vous aurez une vue plus loin de l'extrémité de la route.

Il est prouvé que la motocyclette se dirigera à l'endroit où les yeux regardent. Garder les yeux à une position horizontale, aide grandement à sélectionner la ligne appropriée afin de s'engager dans la courbe.

LEAN : Incliner

Lorsque la motocyclette est ralentie suffisamment et positionnée pour avoir la meilleure vue possible, il est temps d'incliner celle-ci pour qu'elle pointe graduellement en direction de la fin de courbe. Il faut accélérer légèrement afin d'augmenter la force centrifuge sur la roue arrière. La motocyclette a besoin de cette inclinaison pour 2 raisons principales. Premièrement, l'inclinaison du pneu produit la force nécessaire pour faire tourner la motocyclette. L'autre raison est que l'inclinaison prévient que la force centrifuge ne vous projette vers l'extérieur.

Il y a plusieurs façons de faire incliner la motocyclette, mais la façon la plus précise est de maintenir une pression sur les guidons. Poussez vers la droite pour incliner vers la droite, poussez vers la gauche pour incliner vers la gauche. Il faut maintenir une pression sur la poignée pour que la motocyclette s'incline suffisamment afin de pointer dans la direction où vous regardez, puis relâchez la pression afin de garder une ligne stable. Ceci est aussi connu sous le nom de « Contre-braquage ». Il s'agit d'une technique essentielle que tout conducteur doit maitriser, et n'est pas seulement adéquate afin d'éviter des obstacles.



N'oubliez pas : Poussez vers la droite pour incliner vers la droite, poussez vers la gauche pour incliner vers la gauche. Maintenir une pression sur la poignée jusqu'à l'angle d'inclinaison, permet à votre motocyclette de pointer dans la direction de sortie de la courbe. Ceci nous amène à la dernière étape de la procédure de courbe.

ROLL : Accélérer

Avec la motocyclette inclinée, il est maintenant temps d'accélérer graduellement afin de compléter doucement la courbe. Appliquez graduellement la commande des gaz afin d'accélérer. Il y a plusieurs bénéfices à une accélération graduelle. Cela stabilise la motocyclette sur sa suspension et prévient des changements soudains dans la distribution de la traction entre les deux pneus. La distance au sol est améliorée, pendant que la force centrifuge associée à l'équilibre n'est pas compromise.

La technique appropriée est d'utiliser progressivement la commande des gaz afin de maintenir une inclinaison douce jusqu'à la fin de la courbe.





Remisage hivernal

Remisage hivernal

Il est conseillé de remiser votre motocyclette dans un endroit chauffé tel que cabanon, remise ou endroit tempéré. Voici quelques petits trucs qui éviteront des mauvaises surprises au printemps :

Batterie : Il est préférable d'enlever la batterie, de l'entreposer dans un endroit tempéré et la déposer sur une planche de bois. La charge ne doit pas se faire avec un chargeur pour batterie de voiture. Celle-ci doit être chargée avec un chargeur 12 volts d'au plus un ampère à l'heure.

Il existe des chargeurs spécialement conçus pour ce type de batterie, en vente dans la plupart des quincailleries ou dépositaires de moto.

Bâche : Ne recouvrez pas votre moto d'une bâche qui ne respire pas, entraînant une accumulation d'humidité qui causera automatiquement des dommages par la rouille. Recouvrez votre moto d'un lainage ou coton et utilisez une bâche de qualité.

Il est conseillé de laver votre moto, d'appliquer une cire sur les parties peintes et chromées avant l'entreposage et de huiler légèrement les parties de métal de votre moto. Les pneus doivent être légèrement dégonflés.

Béquille : Si votre moto possède une béquille centrale, placer cette dernière sur sa béquille centrale, sinon utilisez la béquille latérale.

Essence : Il est préférable de vider les carburateurs et le réservoir à essence de votre moto. Mais comme les nouvelles motos sont conçues de façon à rendre cette opération difficile vous pouvez faire ceci :

- **Remplissez votre réservoir et ajoutez y un stabilisateur à essence que vous pouvez vous procurer dans toutes les bonnes quincailleries;**
- **Par la suite, si votre moto est équipée d'un interrupteur d'arrivée d'essence, fermez ce dernier et laissez tourner votre moteur, jusqu'à ce qu'il arrête de lui même, faute d'essence. Les carburateurs seront vides d'essence;**
- **Advenant que vous n'ayez pas cet interrupteur, laissez rouler votre moteur afin que l'essence contenant le stabilisateur puisse se rendre dans vos carburateurs.**

Assurez-vous que votre antigel est en bon état. Profitez-en pour faire votre vidange d'huile et le remplacement de votre filtre à huile.

Évitez de remiser votre moto dans un endroit trop humide. Il n'est pas nécessaire d'entreposer votre moto dans un endroit chauffé mais un endroit tempéré est excellent.


Blue Knights
QUÉBEC I